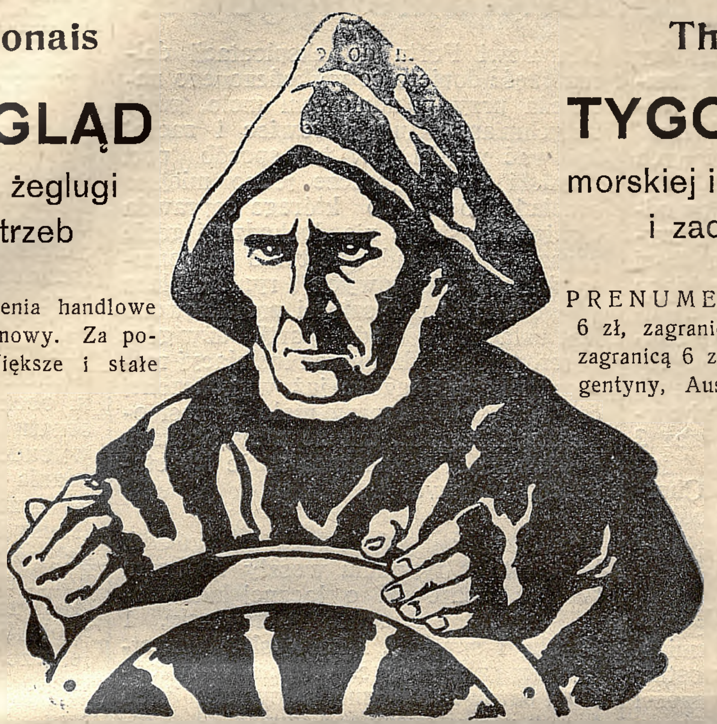
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13 zł rocznie, 6 zł 50 gr półrocznie, 3,25 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 15 gr.**

Nr. 48. **Rok wydania piąty.** | **TCZEW, dnia 31 grudnia 1926 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 158**

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — 1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Od wydawnictwa.

Powstanie narodowej floty handlowej w ilości 5 parowców towarowych po 3000 ton nośności, 6 holowników morskich i 14 lichtug morskich po 600—1100 ton nośności, po pięciu latach trudnych i przeważnie bezowocnych wysiłków, mało zrozumianych przez ogół, stwarza nowe warunki, którym sprostać powinno nasze pismo.

W tej myśli powiększamy od 1-go stycznia objętość naszych numerów do 8—10 stron, oraz wprowadzamy stałe ilustracje. Prócz tego drukujemy tak będące na czasie, całkowicie przepracowane trzecie wydanie „Almanachu Żeglarza Polskiego" — 1927/28.

Wysyłając go po zniżonej cenie wszystkim rocznym prenumeratorom, liczymy na to, że liczba stałych czytelników się powiększy, umożliwiając dalszy rozwój pisma.

Jaki będzie układ „Żeglarza Polskiego" w szóstym roku istnienia?

Na pierwszem miejscu utrzymane będą sprawy własnej żeglugi handlowej, jak morskiej, tak też wewnętrznej. Marynarce wojennej udzielone będzie stałe miejsce. Wszystkie dotychczasowe działy zostaną utrzymane i szerzej rozwinięte. Dział podróży morskich i sportu wodnego będzie w r. 1927 poświęcony przeważnie sportowi polskiemu, żaglowemu i motorowemu.

Przewiduje się założenie stałego działu rybactwa morskiego, przy udziale wybitnych przedstawicieli pracy naukowej i organizacyjnej na tem polu.

Budowie statków (również budowie łodzi) oraz wynalazkom praktycznym w zakresie żeglugi będzie udzielone więcej miejsca niż dotychczas. Zagadnieniom praktycznym astronomji i nawigacji będzie poświęcony specjalny dział.

Sprawy pocztowe. Jak reklamować brakujące numery.

Z wyjątkiem abonentów zagranicznych „Żeglarz Polski" wysyła się wszystkim prenumeratorom „przez pocztę," bez opaski, sposobem wprowadzonym od roku w całej Rzeczypospolitej. Technika tego sposobu wymaga wyjaśnienia, ażeby Pp. Prenumeratorowie droga najprostsza i właściwą umieli dochodzić zaginionych numerów.

Prenumeratorowie X. Y. Z. z Pińczowa wpłacili roczną prenumeratę „Ż.P.", pod naszym adresem, blankietem P. K. O., lub przez pocztę. Urząd pocztowy w Pińczowie („urząd oddawczy") otrzymuje z Tczewa 4 razy do roku kartę prenumeraty z adresami X. Y. Z, według których co kwartał rozdziela 3 numery „Ż. P." nadchodzące od nas pod jedną opaską regularnie co tydzień do Pińczowa.

Stąd oczywista, że zaginione egzemplarze należy reklamować wprost u listowego, wzgl. w „urzędzie oddawczym," który żąda w takich razach brakującego egzemplarza z Tczewa. Reklamacja taka winna nastąpić w krótkim czasie, a nie po miesiącach, kiedy

można reklamować jedynie listownie u administracji pisma w Tczewie.

W początku każdego kwartału reklamacje listowne do administracji pisma są właściwe (jak również zmiany adresów), gdyż przy sporządzaniu spisów przekazań mogą zajść niedokładności, za które poczta nie może być odpowiedzialną.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Jak odbyło się podniesienie bandery polskiej na pierwszym ze statków handlowych zakupionych we Francji. Według wiadomości z Cherbourga „Wilno" było pierwszym z pośród zakupionych statków, na którym podniesiono banderę polską. Podniesienie bandery odbyło się w Caen, natychmiast po otrzymaniu defransyzacji, 18 o godz. 16-ej w obecności kdr. Pistla, kpt. Steckiego i konsula Samborskiego na rufie „Wilna" po raz pierwszy ukazała się bandera polska. W 25 minut później parowiec pod dowództwem kpt. Stankiewicza już wyruszył w drogę do Cherbourga. „Poznań" pozostał jeszcze przez 2 dni na stoczni w Caen. „Kraków" już czekał na „Wilno" i „Poznań" w Cherbourgu. Ponieważ statki mają odbyć podróż do Gdyni razem, odejście ich się nieco spóźniło.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku. Stan lodów bez znacznych zmian, gdyż nad Bałtykiem pogoda w ostatnim tygodniu była łagodna. Trudności z powodu lodów, tylko nad zatokami Botnicka i Fińska, zresztą porty estońskie wolne od lodów z wyjątkiem ujścia Narowy. Na wybrzeżu łotewskim lód notowany w Rydze i pod Steinort. Ostatnio oczyściła się od lodu Kłajpeda i port Piława. W kanale królewieckim cienka powłoka lodowa, pracują łamacze lodów. Do Elbląga dostęp możliwy tylko dla silnych parowców. Nasze wybrzeże wolne od lodów.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku na 30 grudnia. Zachodnie wiatry spowodowały przesunięcie się kry we wschodnim kierunku. Warunki żeglugi z powodu lodów pogorszyły się jedynie we wschodniej części zatoki fińskiej oraz w Moonsundzie. Port Helsingforsu dostępny dla parowców. Przed Raumo mocny lód, pracują łamacze lodów. W Moonsundzie i około wyspy Kunö mocny lód. Port Werder (Estonja) zamknięty. Koło Wormsa pasma kry. W dojazdach do Stockholmu mocny lód, żegluga przy pomocy łamaczy lodów.

Pochód lodów na Wiśle. Przy silnej odwilży i wiatrach zachodnich kra odpływa coraz rzadsza masa. 28-go powyżej Torunia wytworzył się zator chwilowy, którego ślady poniżej odbija się poniżej jedynie w postaci przejściowego przyboru wody nieznacznych rozmiarów. Spadek wody w Warszawie i wyżej bardzo powolny.

Gdynia.

Oddanie do użytku nowego miejsca przeładunkowego w porcie gdyńskim. W Wigilię, po uprzedniem przedłużeniu torów kolejowych, została oddana Kapitanatowi Portu do eksploatacji dalsza część dopiero co wykończonego nabrzeża przy południowem molo, gdzie natychmiast stanął parowiec i zaczął ładować węgiel. W ten sposób port gdyński zyskał jeszcze jedno miejsce przeładunkowe, do którego coprawda dźwigi mostowe nie dochodzą i gdzie narazie można ładować tylko za pomocą żórawi okrętowych i rynien, lecz w niedalekiej przyszłości projektowane jest ustawienie bądź partji dźwigów obrotowych, bądź innych instalacyj mechanicznych. Długość już wykończonej części nabrzeża przy molo wynosi obecnie 230 metr., tak że przy statkach o mniejszych wymiarach może ich stanąć naraz nawet 4.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu weszły do portu Gdyni 4 parowce o łącznej ładowności 3.717 ton r. netto; 1 francuski, 1 duński, 1 szwecki, 1 norweski. Wszystkie przyszły próżne. Wyszło w tygodniu 4 parowce o łącznej ładowności 2.886 t. r. n.: 2 norweskie, 1 duński, 1 francuski.

Statki te wywiozły łącznie 1 958 t. węgla i 1 367 t. kopalniaków. Statkiem, który przywiózł drzewo był francuski parowiec „Chateau Yquem" (ładujący „Bolsminc").

Montaż Elektrowni Portowej w Gdyni. W dniu 21 bm. Stocznia Gdańska przystąpiła do montażu elektrowni portowej o mocy 500 KWa, oddanie której do eksploatacji przewidziane jest za jakieś dwa miesiące. Jednocześnie też trwa w dalszym ciągu wewnętrzne wykańczanie gmachu elektrowni.

Uruchomienie elektrowni portowej, bardzo potrzebnej dla uniezależnienia się portu od innych instytucyj, wpłynie też w znacznej mierze na wydajność pracy istniejących już dźwigów mostowych, oraz pozwoli na niezwłoczne stawianie dalszych dźwigów.

Przerwa ładowania w Gdyni wywołana siłą wyższą. Silny wicher zachodni o godz. 1-ej w nocy 28 bm. przerwał w czterech miejscach w pobliżu Osowej linję, doprowadzającą z Żukowa energję elektryczną do Gdyni. Na miejsce wypadku pospieszyły nad ranem brygady robotnicze, którym jednak pomimo wysiłków udało się wznowić połączenie — dopiero o godz. 6 wieczór dnia następnego. Przez całą więc prawie dobę Gdynia pozostawała zarówno bez światła jak i bez energji, niezbędnej na dworcu do wszelkich urządzeń semaforowych, szczególnie zaś w porcie, gdzie przez cały czas zmroku nie mogło się odbywać ładowanie wogóle, w porze zaś dziennej nie mogły funkcjonować dźwigi.

Gdańsk.

Poraz pierwszy znaczniejszy udział bandery polskiej w ruchu Gdańska. W ruchu ostatniego tygodnia po raz pierwszy, od dłuższego czasu występuje udział bandery polskiej. Zawinęło bowiem do portu 10 statków polskich (5 holowników, 5 lichtug morskich), odpłynęło zaś 4 statki polskie (4 holowniki). Udział byłby jeszcze większy, gdyby lichtugi morskie t-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie nie omijały portu gdańskiego, korzystając prawie wyłącznie z ujścia Żywej Wisły pod Schiewenhorst.

Urządzenie przeładunkowe systemu inżyniera Zbytniowskiego w porcie gdańskim. Jak wiadomo firma Elibor ma ustawić w Gdyni nowe urządzenia przeładunkowe dla węgla systemu polskiego inżyn. Zbytniowskiego. Podobne transportery ustawiła firma Elibor (koncern Robur) w Gdańsku, na Troylu obok nowych 5-tonowych kranów senatu gdańskiego. Transportery te wybudowała Stocznia Gdańska. Według zdania fachowców nie nadają się one do przeładunku grubego węgla w tak trudnych warunkach, jakie istnieją na nabrzeżach portowych i są zbyt lekkiej konstrukcji. Zresztą system, który ma być zastosowany w Gdyni według projektu inż. Zbytniowskiego, zawiera jeszcze pewne udoskonalenia, wobec czego zainteresowane koła z ciekawością oczekują montowania nowych transporterów w Gdyni.

Uruchomienie 8 nowych kranów w porcie gdańskim, w tem 2 wykonanych przez firmę polską. Port gdański wzbogacił się znów o 8 kranów (dźwigów) przeładunkowych. 20 grudnia Rada Portu przejęła 2 krany w Nowymporcie wykonane przez polską firmę Rudzkiego, 23-go zaś ostatni z sześciu kranów dworca wiślanego, wykonanych przez gdańską stocznię Klawittra. Ostatni rekord gdański przeładunku węgla za dobę na statki morskie wynosi 13 925 ton.

Tczew.

Pogłębianie ujścia Wisły pod Schiewenhorst. Duńska draga wielkich rozmiarów „Sydhavn", wynajęta przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku rozpoczęła, na wniosek delegacji polskiej pogłębianie ujścia Żywej Wisły dla polepszenia wjazdu od strony morza. Draga rozpoczęła prace już 15-go grudnia, jednak pochód lodów, trwający w tej chwili przerwał jej pracę. Na razie praca dragi umożliwi wejście od strony morza wszystkim holownikom T-wa Wisła-Bałtyk, oraz największym lichtugom tego towarzystwa: Jankowi i Jurkowi.

Przerwa ruchu portowego w Tczewie. W Wigilię w związku z wzmożonym pochodem lodów, rządowe łamacze lodów wprowadziły dwa promy przeładunkowe T-wa Wisła-Bałtyk do portu zimowego. wprowadzono tam również 9 już naładowanych węglem berlinek, które nie zdążyły odejść do Gdańska. Lichtugi morskie „Bartek" (naładowana) i „Bolek" (próżna) zostały wprowadzone przez śluzę Einlage do portu gdańskiego. O ile mrozy powrócą, prędzej rozpocznie się normalny

ŻEGLARZ POLSKI

Spis rzeczy
od 1 września 1925 r. do 31 grudnia 1926 r.

UWAGA: Liczby stojące za rzymską jedynką oznaczają stronice zbioru 4 miesięcznego 1925 r., liczby stojące za rzymską dwójką — stronice rocznika 1926.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

Żegluga wewnętrzna.

Marynarka wojenna.

Budowa okrętów i silniki motorowe.

Rybactwo morskie.

Środki techniczne nawigacji.

Technika przeładunku.

Porty morskie.

Praktyka żeglugowa.

Przewozy morskie.

Tworzenie własnej marynarki handlowej.

Podróże morskie.

Sport żaglowy.

Sport motorowy.

Sprawy prawniczo-morskie.

Meteorologja i hydrografja.

Słownictwo żeglarskie.

Rynek frachtowy.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Varia.

...h portowy w Tczewie, niż w razie ...wilży, gdyż po stanięciu Wisły po...toka lodowa na Wiśle Morskiej aż ...o Tczewa natychmiast zostanie usunię... przy pomocy rządowych łamaczy ...dów.

Ruch statków morskich T-wa Wisła-...ałtyk w Tczewie. Po dokonaniu na...awy na „Stefku" holownik „Rybak z ...chtugami morskiemi „Edek" i „Ste-...k" dnia 24 bm. wyruszył z Gdańska ... Pargas (Finlandja), dokąd ma na-...ieję dotrzeć mimo trudności z powo-...lodu. Holownik „Tyran" z lichtuga-...i morskiemi „Wojtek" i „Wacek" ...ajduje się w Göteborgu. — Holownik ...rkan" z lichtugami morskiemi „An-...k" i „Felek" wyładowuje węgiel w ...rgas. — Lichtugi morskie „Bronek" ...Walter" (najęta) jeszcze nie wyru-...yły do Sztokholmu i znajdują się w ...dańsku. Lichtugi morskie „Bartek i Bolek" po załadowaniu tego ostatnie-...o w Gdańsku mają również udać się ...o Stockholmu.

Port morski w Tczewie znów czyn-...y. Wobec silnej odwilży i rozluźnie-...ia się kry, która pokrywa tylko trze-...ią część zwierciadła Wisły, rozpo-...zęto wczoraj przy pomocy parowców ...enus i Meta ustawianie z powrotem promów przeładunkowych, które przed tem ukryto w porcie zimowym. Woda spadła jednak znacznie, tak że na przeniałach pod Tczewem jest tylko 2½ metra wody, więc brakuje cały metr dla możności pełnego załadowania lichtug morskich. Wobec tego oczekiwane są roboty pogłębiania Wisły nie tylko przed ujściem, lecz również, jak latem, na odcinku poniżej Tczewa.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 9 listopada — 6 grudnia zawinęło do portu Lipawy 78 statków o łącznej ładowności 22 795 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 11 325 ton mieszanego ładunku, 10 255 beczek śledzi, 6500 ton nafty, 1 650 ton soli, 345 ton cukru, 305 ton żyta, 15 ton kartofli, 9 ton amunicji, świeżej ryby: drzewa w tranzycie. 17 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port 72 statki o łącznej ładowności 22 096 ton rejestrowanych netto. Statki te wywiozły łącznie 9719 ton mieszanego ładunku, 850 ton lnianego siemienia, 742 stand. drzewa, 5000 ton nafty, 304 tony soli, 327 ton makuchów. 28 statków wyszło próżnych pod balastem.

STANY ZJEDNOCZONE.

Deficyt państwowej żeglugi zmniejszony kosztem sprzedaży części okrętów. Shipping Board, żegluga państwowa Stanów Zjednoczonych, ogłosił dziesiąte sprawozdanie roczne za 1925—1926, z którego wynika, że deficyt jego wynosił w ostatnim roku 20 000 000 dolarów, podczas gdy w poprzednich latach sięgał 30 i 41 000 000 dolarów. Zmniejszenie deficytu jest bądź co bądź skutkiem środka heroicznego, którym jest sprzedaż 1 671 390 ton pojemności 350 statków za 10 000 000 dolarów. Ze sprzedanych okrętów 199 z 814 000 ton kupił Ford na rozbiórkę. Obecnie flota handlowa Shipping Board'u składa się z 881 statków z 6 876 069 ton pojemności.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:
„Elite", Holzmarkt 11, telefon 6888.
„Elite", Jopengasse 23.



Podróże morskie i sport wodny

Odyssea Perletty.

IV.

Konieczność udzielenia miejsca bie-...cym sprawom ojczystej żeglugi i por-...w zmusiła nas do skrócenia opisu po-...óży Perletty. Red.

Jak tylko uciszył się nieco dokuczli-...y meltem „Perletta" skierowała się ...Syry ku brzegom Azji Mniejszej. Że-...luga dwu odważnych panien prowadzi ...oprzez wyspy Chios i Spalmatori ku Mitylenie. Na tej wyspie załoga spędziła kilka dni. Droga dalsza „Perletty" prowadzi wzdłuż brzegów lądu azjatyckiego, mijając niski Tenedos. Nawałnica ze świeżym wiatrem ożywia nieco monotonną podróż. Zdaleka ukazuje się góra Fengari na Samotracji (1600 metrów) podczas gdy o wiele bliższego, lecz niskiego Lemnosu jeszcze nie widać. Morze tu jest o wiele więcej otwarte i przeważnie burzliwe — to morze Tracji, ku której udaje się teraz „Perletta", Celem jej podróży jest słynna góra Athos, miejsce klasztorów wschodniego obrzadku. Ekscentryczne Francuski w połowie czerwca docierają do przybytku prawosławnych mnichów. Widok klasztorów jest nadzwyczaj interesujący, mnisi wielce gościnni, lecz „Perletta" po kilku godzinach odbija od małej przystani przybrzeżnego klasztoru. Załodze chodziło tylko o zasadę — dobić tam, gdzie wstęp dla kobiet jest zakazany!

Rozpoczyna się droga powrotna, na początku której „Perletta" odwiedza gorzystą i malowniczą wyspę Thasos. Podróż odbywa się znów wzdłuż brzegów Anatolji, gdyż między Thasos a Eubeą morze jest zbyt otwarte. Powtórzenie drogi wynagradza się przez zwiedzenie wysp Samos i Patmos, krainy apokaliptycznej, która rzeczywiście ma wygląd fantastyczny. Wyspa jest najwięcej poszarpana ze wszystkich wysp greckich; pola leżą między skałami, a jednak całość posiada charakter harmonijny.

Następne „zawinięcie" — na wyspę Lipso, gdzie mieszkańcy, żyjący wysoce patrjarchalnie, bardzo gościnnie przyjęli mały yacht. W nocy jednak zrywa się gwałtowny wiatr, „burina" (burza) jak mówią Grecy i „Perletta" pławi się na kotwicy, podsuwając się na olbrzymiej fali ku skałom. Załoga odważnie, w obecności tłumu mieszkańców przedostaje się czółenkiem na yacht i stawia go w miejscu bezpiecznem.

Dalsza droga prowadziła Perlettę, już w połowie lipca, ku wyspie Delos; doświadczeni rybacy radzili pannie de Saussure udać się z wiatrem na Rodos, gdyż meltem w lipcu jest szczególnie silny. Skierowała się jednak ku Attyce.

„Perletta" przetrzymała próbę, lecz przy znacznej bocznej fali holowane czółenko zapełniło się wodą i musiano je poświęcić bogowi morza dla uratowania yachtu. Dalsza podróż ku Pireusowi odbyła się bez przygód. — Następnie „Perletta" została sprzedana w Grecji, lecz przejęta przez nowego właściciela dopiero po zakończeniu jesiennej żeglugi na niej jego niestrudzonej załogi wzdłuż brzegów Argolidy, z zawinięciem do ciekawej Nauplji. W listopadzie kapitanissa i „marynarz" „Perletty" powróciły do Francji.

Żegluga „Perletty", małego yachtu żaglowego, prowadzonego zgodnym wysiłkiem dwu niewiast wskazuje, iż sport żaglowy podróżniczy nowych czasów jest już opanowany również przez płeć piękną. Przykład budujący! 1600 mil na morzu Egejskiem bez pomocy silnej męskiej ręki. Niechże ten wzór dorzuci paliwa trwalszego niż słoma pod ogień naszego zapału do żaglowo-sportowego opanowania Bałtyku.

24 gr.: niem. par. Cygnus 478 do Middlesborough (Wolff), gd. par. Weichsel do Antwerpji (B i S), niem. par. Oskar 485 do Gandawy (B i S), niem. par. Ursula 561 z drz. i tow. do Antwerpji (B i S), niem. par. Alfheim 2 198 do Gandawy (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 76 000 m³ drzewa.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne:

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (15—22 grudnia).

15 gr.: norw. par. Erna II 406 do Göteborga (P. A. M.).

16 gr.: norw. par. Ingunn 329 do Drammen (P. A. M.).

17 gr.: duń. par. Knud Villemoes 860 do Fredericji (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3827,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (18—24 grudnia).

18 gr.: niem. par. Robert 1685 do Gävle (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Oxelösundu (B i S), duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi (J. Ick), niem. par. Venetia 509 do Kopenhagi (Rhd), duń. żagl. Mogenskock 284 do Rönne (Gw.).

19 gr.: szw. par. Bengt 288 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Fryken 819 do Oskarshamnu (B i S), szw. par. Aina 772 do Göteborga (B i S), duń. par. Arö 838 do Kopenhagi (Rhd).

20 gr.: szw. żagl. Natalia 181 do Varbergu (Polsko-Skand.), niem. par. Treue 290 do Trelleborga (Rhd).

21 gr.: fsk. par. Smut 982 do Helsingforsu (Rhd), szw. par. Ribersborg 723 do Göteborga (Polskorot).

22 gr.: szw. par. Snöfrid 272 do Trelleborga (Bg), szw. par. Osbur 780 do Sztokholmu (B i S), lit. par. Stefanie 347 do Fredericji (Rhd), szw. par. Fenja 473 do Hernösandu (B i S), szw. par. Tanga 341 do Göteborga (Polsko-Skand.).

23 gr. łot. par. Everelsa 1 320 do Rygi (Bg), szw. par. Cecil 776 do Sztokholmu (Bg), norw. par. Ora 599 do Bergen (Bg), duń. par. Alf 1 344 do Sztokholmu (Polskorot), szw. par. Elisabeth 568 do Aarhus (B i S), niem. par. Hildegard 770 do Sztokholmu (Rhd), szw. par. Juno 620 do Gävle (Bg), szw. par. Elgö 1 058 do Sundsvallu (Bg).

24 gr.: duń. par. Cornelia Maersk 1 115 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Normann 353 do Karlshamnu (B i S), szw. par. Gevalia 708 do Pargasu (Rhd), norw. par. Borgvold 339 do Bergen (B i S), szw. par. Ellen 948 do Ystadu (B i S), duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi (D—S), szw. par. Amazone 378 do Göteborga (Polsko-Skand), duń. par. Britta 672 do Kotki (Rhd), szw. par. Gylve 221 do Westerwiku (B i S), nor. par. Gunnar 714 do Karlshamnu (Polsko-Skand), niem. par. Wiborg do Norrköpingu (Lcz), duń. par. Ester Maria 1 118 do Hangö (D—S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 60 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (18—24 grudnia).

18 gr.: szw. żagl. z mot. Stockby 359 do Kjöge (Gw), norw. par. Dina 1 179 do Calais (D—S), niem. par. Elsa Zelk 731 do Garstonu (B i S), niem. par. Hannah Hölken 287 do Londynu (Rhd), szw. par. Aströ do Dundee (B i S).

20 gr.: norw. par. Diktator 623 do Goole (Bg), norw. par. Fulton 656 do Prestonu (Bg), belg. par. Beaurivage 1 205 do Gandawy (Scharenbg).

21 gr.: duń. żagl. Fortuna 147 do Exestern (Balt. Fr. Kont.), norw. par. Weld 700 do Watchat (Shaw), niem. par. Martha 295 do Gyrse (Wolff), duń. par. Skotland 1015 do Londynu (B i S).

22 gr.: duń. par. Herta Maersk 866 do Bostonu (B i S), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Dunkerki (B i S), ang. par. Majorca 589 do Leith z drz. i tow. (Rhd), szw. par. Manfred 407 do Limmericku (Bg), niem. par. Bavaria 553 do Dordrechtu (D—S), duń. par. Spigerborg 954 do Londynu (D—S).

23 gr.: duń. par. Farö 277 do Gravelines (Balt. Befr. Kont.), duń. par. Ragnhild 678 do Londynu (D—S), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Haren (Rhd), niem. par. Stern 905 do Antwerpji z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Heidelberg 385 do Kłajpedy z tow. i drz. (Rhd).

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (18—24 grudnia).

18 gr.: szw. par. Fringilla 226 do Sztokholmu (B i S).

19 gr.: niem. par. Ymir 3670 do Rotterdamu (D—S).

22 gr. szw. par. Larus 448 do Landskrony (B i S).

23 gr.: szw. par. Cimbria 320 do Sztokholmu (Bg).

24 gr.: niem. par. Desia 265 do Le Havre (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9 000 ton cukru.

Wywóz polskiej soli przez port gdański. (18—24 grudnia).

21 gr.: niem. żagl. z mot. Eros 81 do Veyle (Bg).

22 gr.: szw. par. Nedjan 499 do Halmstadu z solą potasową (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 300 ton soli.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (18—24 grudnia).

19 gr.: norw. par. Skoger 338 do Kopenhagi z żelastwem (B i S).

23 gr.: niem. par. Edmund Halm 729 z Rotterdamu z żelazem (B i S).

24 gr.: gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 z Oxelösundu z rudą (B i S), szw. par. Felicia 687 z Oxelösundu z rudą (Bg).

Statki powyższe przywiozły łącznie 6 700 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie grudnia.

(W tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 124 596, parafina 470, cement 1 958, oleje 1 164, sól potasowa 3 750, soda 326, żelazo 32.

Prod. roślinne: jęczmień 1 117, żyto 950, ow. strączkowe 591, mączka kartoflana 160, cukier sur. 7 634, rafinada 1 527, drzewo 39 134, koniczyna 164, smoła drzewna 164, mąka pastewna 80, melasa 59, otręby 140.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 531, jaja 5, bydło żywe 24, skóry 11.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 4 680, ruda żelazna 5 280, żelazo 12.

Prod. roślinne: kukurydza 100, ryż 534, żywica i kalafonja 310, oleje 531, bawełna 45, garbnik kwebracho 56.

Prod. zwierzęce: smalec 57, śledzie sol. 3 732, tłuszcze 219, skóry sol. 121, wełna sur. 69.

Wodostany Wisły.

Grudzień	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Kraków	−122	−138	−166	−195	−210	−211	−211	−211	−209	−194	
Zawichost	180	181	193	146	123	112	98	93	107	122	
Warszawa	206	200	199	180	175	154	127	123	128	145	
Płock	180	172	162	150	137	122	118	99	99	103	Woda
Toruń	249	228	186	152	129	125	102	56	97	176	
Fordon	260	240	210	172	152	132	116	92	66	102	rośnie
Tczew	322	278	248	200	150	115	90	78	51	12	
Ujście (Schiewenh.)	266	266	268	252	248	258	238	258	270	248	

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie		Z Gdyni odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
..ata	skąd	dokąd	data		
.. 1.	z Le Havre	do Le Havre	12. 1.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
.. 1.	„ „	„ „	30. 1.	„	

„Hotel Centralny"

Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16.

właśc. Stanisław Klarowski

Wyborna kuchnia.

Stare wina.

Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!

Centralne ogrzewanie.

..C. HARTWIG T. A.

ODDZIAŁ GDAŃSKI

..kspedycja, Żegluga, Asekuracja, Clenie, Inkaso, Własne Składy:

Pfeifferstadt 1.

..BIURA: Nowy-Port, Weichselbahnhof i Holm.

Port Gdański

wydanie Rady Portu 1926

Cena 4 zł.

W sprzedaży w Głównej Kasie Rady Portu — **Gdańsk**, Neugarten 28.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukaże się w połowie stycznia (całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami węzłów morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:

Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Higjena okrętowa. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Spis firm, interesujących żeglarzy morskich, rzecznych i sportowców, i t. d.

— **Cena 4 zł.** —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Hallera 17.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 naszego pisma cena 2,50 zł.

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

..lejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
..Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
..Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
..Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
..Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
..M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
..t. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	70,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

..rzegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
... Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . .	10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922	6.80 zł

Zazaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.